

Declaração de Capacidade W23
29/10/2023 a 30/03/2024

Aeroporto de Montes Claros - SBMK

Este documento dispõe sobre a capacidade operacional do Aeroporto de Montes Claros, em atendimento à temporada W23, conforme regem a Resolução nº 682/ANAC, Portaria SAS Nº 8449/2022, e Portaria Nº 10.354/SAS.

Aeroporto de Montes Claros
Sigla ICAO: SBMK
Horário de funcionamento: H20
Responsável Técnico: Fabiano Antunes Moreira
Telefone de Contato: (11) 91931-8010

1. Pista de Pouso e Decolagem

1.1 Capacidade de Pista

Capacidade de Pista		
Período	Hora(LT)	Capacidade (mov/hora)
29/10/2023 a 30/03/2024	05:00 – 01:00	13

Fonte: Capacidade(mov/hora) da pista informada pelo CGNA

1.2 Características da Pista

Características da Pista*				
RWY	Dimensões	Tipo	RCD	Auxílios
12	2100 x 45	IFR Noturno/ Diurno NPA	4C	PAPI
30		IFR Noturno/ Diurno NPA	4C	PAPI

1.3 Categoria Contraincêndio

SERVIÇO DE SALVAMENTO E CONTRAINCENDIO
RFFS REQ - 5

2. Terminal de Passageiros

2.1 Características do Terminal

Características Gerais do Terminal de Passageiro							
Área	Balcões de Check-in	Totens	Salas de Emb.	Salas de Desemb.	Portões de Emb.	Esteiras de Rest.	Vagas Estacionamento de Veículos
1.200,00 m ²	11	2	1	1	4	1	202

2.2 Capacidade de Processamento Terminal de Passageiros

Horário	Doméstico	
	Partida	Chegada
05:00 às 05:59	240	240
06:00 às 06:59	240	240
07:00 às 07:59	240	240
08:00 às 08:59	240	240
09:00 às 09:59	240	240
10:00 às 10:59	240	240
11:00 às 11:59	240	240
12:00 às 12:59	240	240
13:00 às 13:59	240	240
14:00 às 14:59	240	240
15:00 às 15:59	240	240
16:00 às 16:59	240	240
17:00 às 17:59	240	240
18:00 às 18:59	240	240
19:00 às 19:59	240	240
20:00 às 20:59	240	240
21:00 às 21:59	240	240
22:00 às 22:59	240	240
23:00 às 23:59	240	240
00:00 às 00:59	240	240

3. Pátio de estacionamento de aeronaves

3.1 Configuração dos Pátios de Aeronaves.

3.1.1 Pátio da Aviação Geral e Comercial

Pátio/Cod Aeronave	A	B	C1	C2	D1	D2	E1	E2	E3	F
Pátio Aviação Regular	-	-	1	2	-	-	-	-	-	-
Pátio Aviação Geral	2	4	1	-	-	-	-	-	-	-
Total	2	4	2	2	-	-	-	-	-	-

Obs.: capacidade dos pátios não simultâneo.

3.1.2 Configuração de Alocação

POSIÇÕES DISPONÍVEIS					
PÁTIO	BOX	ESQUERDA	CENTRO	DIREITA	Classificação Tarifária
		Maior Aeronave	Box com maior Aeronave	Maior Aeronave	
Pátio Aviação Regular	1	-	C2	C2	Manobra
Pátio Aviação Regular	2	C2	C1	C1	Manobra
Pátio Aviação Regular	3	C1	C1	-	Manobra
Pátio Aviação Regular	4A	-	C1 (Anv. Crítica ATR-72 – Bloqueia 4 e 5)	-	Manobra
Pátio Aviação Regular	4	-	B1 (Enverg. Máx. 16,1m – Bloqueia 4A)	B1 (Enverg. Máx. 16,1m)	Manobra
Pátio Aviação Geral	5	B1 (Enverg. Máx. 16,1m)	B1 (Enverg. Máx. 16,1m – Bloqueia 4A)	B1 (Enverg. Máx. 16,1m)	Manobra
Pátio Aviação Geral	6	B1 (Enverg. Máx. 16,1m)	B1 (Enverg. Máx. 16,1m)	B1 (Enverg. Máx. 16,1m)	Manobra
Pátio Aviação Geral	7	B1 (Enverg. Máx. 16,1m)	B1 (Enverg. Máx. 16,1m)	-	Manobra
Pátio Aviação Geral	8	A2 (Enverg. Máx. 11,86m)	A2 (Enverg. Máx. 11,86m)	-	Manobra
Pátio Aviação Geral	9	A2 (Enverg. Máx. 11,86m)	A2 (Enverg. Máx. 11,86m)	A2 (Enverg. Máx. 11,86m)	Manobra
Pátio Aviação Geral	10	A2 (Enverg. Máx. 11,86m)	A2 (Enverg. Máx. 11,86m)	A2 (Enverg. Máx. 11,86m)	Manobra
Pátio Aviação Geral	11	A2 (Enverg. Máx. 11,86m)	A2 (Enverg. Máx. 11,86m)	A2 (Enverg. Máx. 11,86m)	Manobra
Pátio Aviação Geral	12	-	A2 (Enverg. Máx. 11,86m)	A2 (Enverg. Máx. 11,86m)	Manobra

3.2 Observações sobre Pátios de Aeronaves

- O pátio de aeronaves possui uma área de 20.000m², com 4 (três) posições para aviação comercial e 9 (nove) para a aviação geral, sendo a 4A podendo ser utilizada para aviação regular com a aeronave ATR-72, bloqueando as posições 4 (quatro) e 5 (cinco) para operação;
- As aeronaves devem permanecer no solo, por no máximo, 7 (sete) horas, os chamados pernoites;
- Aeronaves da aviação regular deverão entrar por meios próprios e sair por *push-back*;
- Com excessão de aeronaves que pernoitam no SBMK, para permanência superior a 1(uma) hora, é necessária a coordenação prévia com a área de operações, através do telefone +55 (38) 3227-1217;
- As operações de aeronaves que sobrecarregam o pavimento, deverão limitar-se em no máximo 5%, considerando o número de movimentos de aeronaves registrado nos últimos 12 meses, para realização desta limitação, deverá ser levado em consideração as seguintes condições:
 - Para pavimentos flexíveis será admitida sobrecarga individual máxima de até 10% quando utilizado o método ACN/PCN;
 - Para pavimentos rígidos ou que tenha estrutura desconhecida, será admitida sobrecarga individual máxima de até 5% quando utilizado o método ACN/PCN.

4. Balcões de Check-in

4.1. Método de Alocação

O número de balcões é atribuído em função do nível de serviço do aeroporto considerando, entre outros, o número de assentos da aeronave, o tempo médio de atendimento (fluxo de passageiros por balcão) e o tempo de utilização (horário de abertura e encerramento do *check-in*).

4.2. Abertura do Check-in

Os balcões atribuídos a cada companhia aérea devem ser abertos e tripulados com:

- 2 (Duas) horas de antecedência em relação à hora esperada de partida para voos domésticos;
- Na alta temporada, os tempos acima podem ser dilatados, após consulta com o operador aeroportuário para atendimento antecipado aos passageiros.

4.3. Operação do Check-in

a) As empresas devem incentivar o uso do autoatendimento via totem e via Internet, que não são considerados nos parâmetros de atribuição balcões de *check-in*, caso disponíveis.

b) Com a intenção de unificar e equacionar o uso dos balcões de *check-in*, as empresas aéreas devem utilizar o sistema operacional de *check-in* em conformidade com o padrão adotado pelo operador aeroportuário.

c) As empresas aéreas devem possuir recursos para atendimento de passageiros utilizando o selo de controle tipo 2D.

d) As empresas aéreas devem respeitar o planejamento de distribuição de balcões de *check-in*, operando todos os balcões que lhe foram atribuídos durante o horário estipulado.

e) No caso de necessidade de balcões adicionais, as companhias aéreas devem solicitar autorização ao Administrador do Aeroporto, justificando o seu pedido.

4.4. Balcões de Check-in

A quantidade de balcões convencionais de check-in instalados são 20 (vinte) e 2 totens de autoatendimento, distribuídos entre domésticos e internacionais. Latam 6, Azul 6, Gol 6, e 2 balcões de reserva técnica.

Tipo de Check-in	Quantidade
Convencional	11
Totens	02

5. Restituição de Bagagem

Os tempos de restituição de bagagem devem cumprir o disposto nesta Declaração de Capacidade. O descumprimento do tempo limite pode representar sanções aeroportuárias, de acordo com Regulamento do operador aeroportuário. Os tempos de restituição aplicados na Tabela seguinte são considerados desde o estacionamento da aeronave (calço) até a entrega da última bagagem ao passageiro.

5.1. Tempos de Restituição de bagagem

Parâmetro	Meta	Aceitável
Doméstico	12 minutos	15 minutos

5.2. Quantidade de Esteira de restituição de bagagem.

Período	Doméstico
29/10/2023 a 30/03/2024	1

6. Tempos de solo.

6.1 Longa Permanência:

Coordenação com a Administração Aeroportuária para longa permanência de aeronaves com tempo de solo superior a 1 (uma) hora - para novos voos regulares e não-regulares de passageiros (fretamento, charter, extra e traslado).

6.2 Tempos Mínimos de Solo (voos de trânsito/chegada/partida):

Tipo de Aeronave	Tempo mínimo
Até 109 assentos	30 minutos*
Acima de 110 assentos	30 minutos*

*O tempo de solo poderá ser reduzido em 20 minutos, se respeitados os requisitos de segurança de voo e condicionados à concordância da empresa em relação a procedimentos operacionais do aeroporto.

6.3 Tempos Mínimos de Solo por equipamento (código ICAO):

Não será permitido exceder o limite de solo estabelecido pelo operador aeroportuário, conforme horário de voo aprovado.

Tipo de Voo	Código ICAO	
	B	C
Transito	Até 30 min.	Entre 40 – 60 min.
Chegada	Até 30 min.	Até 40 min.
Partida	Até 30 min.	Até 40 min.

6.4 Orientações gerais para longas estadias.

- Os tempos de solo no pátio de manobras são estabelecidos e aprovados via solicitações à COMCLAR;
- As aprovações de tempo de permanência em solo máximo também abrangem as necessidades de pernoite que se fizerem necessárias;
- Quando ultrapassado o tempo de solo máximo, aprovado, para a aeronave/voo, e este causar impacto nas demais operações, a aeronave deverá ser rebocada para outra posição conforme necessidade e designado pelo Operador de Aeródromo;
- O descumprimento do subitem “c”, que reiteradamente prejudique a performance do aeroporto em sua operacionalidade dará causa para o remanejamento de slot (horário alocado e não atendido satisfatoriamente) para um horário de menor impacto operacional;
- Tempo mínimo de solo para aeronaves da Aviação Geral: Não serão estabelecidos tempos mínimos de solo para aeronaves da Aviação Geral, devendo o operador da aeronave respeitar as características da aeronave e recomendações do fabricante;
- Tempos máximos de solo para aeronaves da Aviação Geral: Não serão estabelecidos tempos máximos de solo para aeronaves da Aviação Geral alocadas em hangares. Fora dos hangares, a permanência de aeronaves deverá ser autorizada e coordenada previamente com a coordenação de operações – seção de planejamento de operações, através do telefone: +55 38 3229-1227.

7. Procedimentos Operacionais e níveis de serviço (SLA).

7.1 Pedido de Instalação de novas empresas.

O pedido de instalação de nova empresa no aeroporto deverá ser submetido à Administração do Aeroporto paralelamente à solicitação dos voos junto à ANAC.

7.2 Operações não autorizadas.

- a) Operações de voos e/ou aeronaves não autorizadas, bem como a permanência da aeronave sem a devida anuência da Administração Aeroportuária, serão consideradas como “à revelia” do aeroporto e sujeitas às sanções pertinentes;
- b) Proibido utilizar o Aeroporto para manutenção preventiva de aeronaves;
- c) Proibido utilizar o Aeroporto para manutenção de equipamentos e veículos no lado AR.

NOTAS:

1 – Para os casos de contingências operacionais deverão ser consultados previamente a Coordenação de Operações – seção de planejamento de operações, através do telefone: +55 38 3229-1227 e pelo e-mail tmoreira.br@aenabrasil.com.br que em conjunto com as demais áreas do Aeroporto, efetuarão a avaliação dos impactos nos fluxos de passageiros, aeronaves, bagagens e cargas;

2 - A execução das operações conforme o planejamento é uma premissa importante na determinação da capacidade do aeroporto e a consequente alocação de infraestrutura, de modo que a não coordenação em casos de antecipações ou atrasos poderá incorrer em degradação do nível de serviço para o voo específico (tais como a operação em posição remota e a espera para liberação de posição de estacionamento) para a manutenção do nível de serviço do aeroporto.

7.3 Operações diferentes dos voos alocados autorizados.

Voos com adiantamentos ou atrasos superiores a 15 (quinze) minutos do *horário alocado* devem ser coordenados com o COA para definição de novo horário de operação reposicionamento de aeronaves.

• Para os casos de contingências operacionais deverão ser consultados previamente o Centro de Operações Aeroportuárias – COA, que em conjunto com as demais áreas do Aeroporto efetuarão a avaliação dos impactos nos fluxos de passageiros, aeronaves, bagagens e cargas;

• A execução das operações conforme o planejamento é uma premissa importante na determinação da capacidade do aeroporto e na consequente alocação de infraestrutura, de modo que a não coordenação em casos de antecipações ou atrasos poderá incorrer em degradação do nível de serviço para o voo específico (tais como a operação em posição remota e a espera para liberação de posição de estacionamento) para a manutenção do nível de serviço do aeroporto.

7.4 Procedimento de testes de motores.

Devido a inexistência de área para teste de motores, será utilizado, em casos excepcionais, sendo necessária a coordenação prévia com o COA nos telefones: +55 38 3229-1227, para realização dos referidos testes, nas cabeceiras da PPD.

8. Níveis de Serviço

8.1 ESATA – Empresa de Serviços Auxiliares ao Transporte Aéreo.

Com a intenção de melhorar o nível de serviço do Aeroporto, recomendamos que as empresas aéreas ajustem com suas Empresas Auxiliares ao Transporte Aéreo (ESATA) acordos de nível de serviço visando promover a máxima qualidade e eficiência na prestação de serviços de *handling*, de amplitude internacional reconhecido pelo operador aeroportuário.

8.2 MCT – *Minimum Connection Time* (Tempos Mínimos de Conectividade).

Tipo de Operação	MCT
Doméstico - Doméstico	Até 90 minutos

9. Cronograma de obras e serviços.

Não há programação.

10. Outras informações.

Apesar do funcionamento aeroporto ser das 05:00 às 01:00 (hora local), a disponibilidade do controle de acesso na sala de embarque é somente das 04:00 às 22:00 (hora local). Portanto, os voos comerciais procedentes do SBMK, com processamento de passageiros, deverão ocorrer no intervalo mencionado.

Em relação aos horários de pousos, estes deverão ocorrer dentro do horário das 05:15 às 01:00 (hora local).